

Загальний рівень зовнішньої оборонної стратегічної гнучкості АТП визначається як середнє арифметичне значення серед коефіцієнтів диверсифікації, розрахованих за всіма видами стратегій (шостий етап).

**Висновки.** В результаті виконаних досліджень удосконалено методичний підхід до оцінки та аналізу зовнішньої оборонної стратегічної гнучкості автотранспортного підприємства на основі розрахунку коефіцієнта диверсифікації. Новизна запропонованого підходу полягає в комплексному оцінюванні гнучкості за всіма видами стратегій диверсифікації з урахуванням специфічних особливостей роботи підприємств автомобільного транспорту.

**Перелік посилань:**

1. Федорова В.А. Сущность стратегической гибкости предприятия / В.А. Федорова // *Економіка транспортного комплексу: зб. наук. пр.* – Х. : ХНАДУ, 2015. – Вип. 25. – С. 67-76.
2. Ансофф И. Стратегическое управление / Игорь Ансофф. – М. : Экономика, 1989. – 319 с.
3. Большой энциклопедический словарь / [гл. ред. А.М. Прохоров]. – М. : Сов. энциклопедия, 1993. – 1628 с.
4. Буй Т. Аналіз стратегічних зон господарювання та ефект синергізму / Тетяна Буй // *Управленческий учет и бюджетирование.* – 2008. – № 9 – С. 30-36.
5. Галушка З.І. Стратегічний менеджмент: [навч.-метод. посіб.] / З.І. Галушка, І.Ф. Комарницький. – Чернівці : Рута, 2006. – 248 с.
6. Люкишинов А.Н. Стратегический менеджмент: [учеб. пособ. для вузов] / Люкишинов А.Н. – М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 375 с.
7. Мазур И.И. Эффективный менеджмент: [учеб. пособ. для вузов] / Мазур И.И., Шапиро В.Д., Ольдегордте Н.Г. – М. : Высшая школа, 2003. – 555 с.: ил.
8. Экономическая стратегия фирмы: [учеб. пособ. / научн. ред. А.П. Градов]. – 4-е изд., перераб. – СПб. : Специальная литература, 2003. – 959 с.
9. Круглова Н.Ю. Стратегический менеджмент: [учеб. для вузов] / Н.Ю. Круглова, М.И. Круглов. – М. : Издательство РДЛ, 2003. – 464 с.
10. Назаренко В.О. Стратегія підприємства: [навч. посіб. для студ. вищ. фармац. навч. закл.] / Назаренко В.О. – Х. : Вид-во НФаУ: Золоті сторінки, 2003. – 144 с.
11. Попов В.Н. Системный анализ в менеджменте: учебное пособие / В.Н. Попов, В.С. Касьянов, И.П. Савченко; [под ред. д-ра экон. наук, проф. В.Н. Попова]. – М. : КНОРУС, 2007. – 304 с.
12. Акулич М.В. Способы повышения эффективности использования глобальных стратегий бизнеса и маркетинга / М.В. Акулич // *Маркетинг в России и за рубежом.* – 2006. – № 6. – С. 99-116.

Стаття надійшла: 15.10.2015 р.

Рецензент: д.е.н., доц. Горовий Д.А.



**УДК 369.224.43**

**JEL Classification: O18**

**ДО ПИТАННЯ ТАРИФІКАЦІЇ МІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МЕГАПОЛІСАХ СВІТУ**

Горовий Д.А., д.е.н., доцент

Горова К.О., к.е.н., доцент

Кобзарєва Г.Ю.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

**Анотація:** Зі зростанням інфляції у нашій країні, знеціненням гривні та подальшим зuboжінням населення гострою проблемою постає відповідність плати за проїзд у міському пасажирському транспорті рівню якості цих перевезень, типу транспортного засобу, кількості поїздок та їх відстані.

Метою статті є пошук залежності між кількістю населення (площею) міста, системою тарифікації проїзду пасажирів, видами транспорту та документом, що підтверджує здійснення пасажирського перевезення.

Проведено аналіз залежності використання тарифу від площі міста і кількості його населення (дані за 2014 р.). Для аналізу було відібрано 46 міст, які мають як спільний тариф на всі види транспорту (тобто весь міський транспорт оперується єдиною компанією перевізником), так і ті, де різні види транспорту оперуються різними перевізниками. Всього до розгляду було прийнято 80 різних тарифних планів

Більшість великих міст світу (особливо з чисельністю понад 1 млн. осіб) відходять від простого, але неефективного єдиного тарифу на користь більш складних. З одного боку це обумовлює наявність додаткових засобів контролю за безквитковим проїздом, а з іншого – прибирає «зрівнялівку» і дозволяє пасажирів самим

визначати оптимальну для себе вартість поїздки за критерієм швидкість (час, відстань)/ дешевизна. Крім того, гнучка тарифікація дозволяє уникнути покладання на водія додаткових функцій касира, що унеможливає приховування виручки з одного боку і відволікання від дорожнього руху – з іншого.

Для м. Харкова, як європейського міста з населенням понад 1 млн. осіб варто провести заходи з уніфікації тарифів на транспорті, об'єднання перевізників у єдину транспортну схему із впровадженням секційного тарифу (оскільки більшість пасажирів міста використовують до проїзду на роботу не один, а декілька видів транспорту), розробки системи електронних постійних квитків із зменшеною вартістю проїзду (яку могли використовувати місцеві мешканці), встановлення електронних засобів контролю та оплати проїзду у наземному транспорті (по аналогії із метрополітеном), що дасть змогу зменшити витрати на кондукторів та підвищить надійність збору виручки від пасажирів.

**Ключові слова:** тариф, рухомий склад, тарифікація, пасажирські перевезення, транспортна компанія, перевізник, квиток.

## TO THE QUESTION OF TARIFFING THE MUNICIPAL PASSENGER TRANSPORTATIONS IN MEGACITIES OF THE WORLD

Dr. Dmytro Gorovyi, DS in Economics, Associate Professor

Kseniia Gorova, PhD in Economics, Associate Professor

Ganna Kobzarieva

Kharkiv National Automobile and Highway University

**Summary.** The growth of inflation in our country, depreciation of UA hrvna and the further impoverishment of the population make an acute problem of conformity the payment for a transfer in a urban passenger transport to a degree of quality of these carriages, such as the means of transportation, quantity of trips and their distance.

The purpose of the article is the search of dependence between quantity of the population (area) of city, system of tariffing a passenger transfer, means of transportation and the document which confirms the implementing a passenger transfer.

It is conduct the analysis of dependence of the tariff use from the area of city and quantity of its population (the data for 2014). It was selected 46 cities for the analysis, which have both the blanket tariff for all types of transport (all urban transport is operated by the one company the carrier), and where different means of transportation are operated by different carriers. In total there are 80 different tariff plans were accepted into consideration

The majority of the big cities of the world (especially with population above 1 million person) depart from simple, but the inefficient blanket tariff for the benefit of more complex ones. On the one hand it stipulates the availability of additional means of the surveillance of a stowaway transfer, and with other - removes the leveling and allows to the passengers to determine for himself the optimum cost of trip by criterion speed (time, distance) / cheapness. Besides the flexible tariffing allows to avoid putting on the driver the additional functions of the cashier which makes impossible the concealment of receipts on the one hand and derivations from traffic - from other.

For Kharkov as the European city with the population above 1 million person it is necessary to conduct actions on unification the tariffs on the transport, association of carriers in the uniform transport circuit with introduction the section tariff (as the majority of passengers of the city use to a transfer for job not one, but several means of transportation), the system of electronic constant ticket development with the reduced travel expenses (which could use local residents), the establishment of electronic means of the surveillance and payment of a transfer in ground transport (by analogy to underground), that will enable to reduce costs for conductors and will increase reliability of the tax of proceeds from passengers.

**Keywords:** the tariff, a rolling stock, tariffing, civil passenger traffic, transport company, carrier, ticket.

**Постановка проблеми..** Зі зростанням інфляції у нашій країні, знеціненням гривні та подальшим зубожінням населення гострою проблемою постає відповідність плати за проїзд у міському пасажирському транспорті рівню якості цих перевезень, типу транспортного засобу, кількості поїздок та їх відстані.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням визначення якості пасажирських перевезень на транспорті займалися С.М. Абалонін [1], І.М. Аксьонов [2], Л.Л. Афанасьєв [3], А.В. Базилюк [4], А.М. Большаков [5], Т.Є. Василенко [6], В.Л. Дикань [7], Ж.І. Жерейж [8], Д.О. Ігнатенко [9], О.М. Криворучко [10], Г.Ю. Кучерук [11] та інші. Стосовно якості обслуговування пасажирів на автомобільному транспорті слід також виділити роботи В.Г. Шинкаренка, О.М. Криворучко [12], О.І. Стогул [13], В.К. Долі, Ю.О. Давідіча, Т.М. Грігорової [14]. Питання визначення вартості пасажирських перевезень відображені у роботах Н.І. Богомолрової (залізничний транспорт) [15], Г.В. Жаворонкової (авіатransпорт)[16], В.Л. Зюзіна (річковий транспорт) [17].

Стосовно міських пасажирських перевезень на даний момент крім фундаментальної праці Вукана Вучика [18], можна визначити лише статті російських дослідників Д.С. Фадєєва [19], А.Н. Нікітіної [20] та роботи вітчизняних вчених В.Г. Шинкаренка та С.А. Легкого [21] стосовно «маркетингового підходу до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту».

**Невирішені складові загальної проблеми.** Проте на даний момент вітчизняними науковцями ще не розглядалися питання прив'язки тарифу до типу рухомого складу, взаємозв'язку пасажирських автобусних перевезень з іншими видами міського транспорту (метро, трамвай, тролейбус, річковий трамвай тощо), заснованому на використанні закордонного досвіду.

**Метою статті** є пошук залежності між кількістю населення (площею) міста, системою тарифікації проїзду пасажирів, видами транспорту та документом, що підтверджує здійснення пасажирського перевезення. Адже в сучасних публікаціях відсутні дослідження ефективності використання на міському транспорті так званого «постійного квитка», розрахованого на більш ніж 1 поїздку, або на декількох типах транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Всі сучасні системи тарифікації пасажирських перевезень у міському транспорті можна розділити на декілька груп:

1) єдиний тариф – встановлюється єдина ціна незалежно від відстані переміщення, часу поїздки та кількості пересадок при використанні одного типу транспорту (наприклад, метро без виходу на поверхню, проте вихід із наземного транспорту для пересадки в інший або такий же самий вважається вже закінченням поїздки);

2) зональний тариф, розрахований на проїзд в межах певної відстані (якщо відстань перевезення перевищує встановлений ліміт, то платня за проїзд збільшується); у міських перевезеннях, як правило встановлюється зональний центричний тариф, тобто розмір I зони з мінімальною вартістю проїзду обчислюється як радіус від центру міста, а далекі передмістя, міста-супутники або аеропорти попадають у II, III зону або зону спеціального тарифу (як правило, її використовують для сполучення з аеропортом); пересадка з одного транспортного засобу на інший (у більшості випадків, крім метро) вважається завершенням поїздки;

3) секційний тариф використовує обмеження по відстані (як і зональний тариф, проте не є центричним за своєю суттю) або обмеження за часом переміщення, при цьому пасажир може змінювати види транспорту певну (визначену тарифом) кількість разів в межах визначеної тарифом відстані або часу.

Переваги, недоліки та приклади міст використання для кожного типу тарифу наведені у табл. 1.

Зважаючи на наведений перелік міст видно, що більшість великих міст світу (особливо з чисельністю понад 1 млн. осіб) відходять від простого, але неефективного єдиного тарифу на користь більш складних. З одного боку це обумовлює наявність додаткових засобів контролю за безквитковим проїздом, а з іншого – прибирає «зрівнялівку» і дозволяє пасажирам самим визначати оптимальну для себе вартість поїздки за критерієм швидкості (час, відстань)/ дешевизна. Крім того, гнучка тарифікація дозволяє уникнути покладання на водія додаткових функцій касира, що унеможливує приховування виручки з одного боку і відволікання від дорожнього руху – з іншого.

На даний момент в Україні не існує оптимального методу оплати за проїзд у суспільному транспорті. Більшість підприємств, які надають послуги транспорту, є збитковими. Збитки від роботи рухомого складу можуть бути зв'язані не тільки з тим, що пасажирооборот малий, але й через те, що не видаючи квитки в автобусах, водії приховують реальні дані. Так само пасажирів не мають чіткої інформації про графік пересування рухомого складу, це безпосередньо стосується надземного транспорту. У свою чергу більшість людей, добираючись до пункту призначення, робить безліч пересадок, для того, аби зменшити грошові витрати, й витрачають більше часу в дорозі. Тому гостро стоїть питання про впровадження оптимальної методики оплати проїзду.

У м. Харкові перевезення пасажирів здійснюються як надземним (автобуси, в. ч. маршрутні таксі, тролейбуси, трамваї) так і підземним транспортом (метро). Додатково до деяких районів міста можна дістатися залізничним транспортом (електрички). Харків є одним з великих міст України із площею 350 км<sup>2</sup>, і чисельністю населення 1 444 540 осіб (станом на 01.01.2015 р.).

**Таблиця 1 – Переваги , недоліки та приклади міст використання для кожного типу тарифу**

Тип тарифу	Переваги	Недоліки	Приклади використання
Єдиний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Зрозумілість для пасажирів (в т.ч. іноземця)</li> <li>– Легкість обліку пасажирів та контроль за їх кількістю у транспорті</li> <li>– Використання єдиного талону (жетону або іншого засобу обліку)</li> <li>– Можливість продажу квитків не лише автоматом (спеціальною особою), але і водієм з мінімальним відривом його від керування транспортним засобом</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Несправедливість з точки зору відстані перевезення (1 зупинка і відстань всього маршруту мають однакову ціну)</li> <li>– Пересадка з одного транспортного засобу на інший потребує додаткової оплати</li> </ul>	Україна (всі міста), Росія (всі міста крім Москви), Білорусь (всі міста), Молдова (Кишинів), Туркменістан (Ашхабад)
Зональний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Зрозумілість для пасажирів (в т.ч. іноземця)</li> <li>– Дозволяє заощаджувати місцевим і заробляти більше грошей на приїжджих</li> <li>– Більш справедливий з точки зору відстані перевезення</li> <li>– Можливість продажу квитків не лише автоматом (спеціальною особою), але і водієм</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Добрий для мешканців центру, проте не для мешканців передмістя або туристів</li> <li>– Більш складний для обліку пасажирів і контролю за їх проїздом</li> <li>– Необхідність друку різних білетів для різних зон</li> </ul>	Іспанія (Мадрид, Барселона), Італія (Рим, Флоренція), Таїланд (Бангкок), Туреччина (Стамбул), Німеччина (Берлін, Мюнхен)
Секційний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Дозволяє заощаджувати місцевим і заробляти більше грошей на приїжджих</li> <li>– Пересадка з одного транспортного засобу на інший не потребує додаткової оплати в межах ліміту відстані (часу)</li> <li>– Найбільш справедливий з точки зору відстані перевезення</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Важко зрозумілий для немісцевих (особливо іноземців)</li> <li>– Більш складний для обліку пасажирів і контролю за їх проїздом</li> <li>– Необхідність друку різних білетів для різної відстані або часу поїздки</li> <li>– Можливість продажу білетів лише автоматами</li> </ul>	Австрія (Відень), Франція (Париж), Угорщина (Будапешт), Чехія (Прага),

У місті існує єдиний тариф (фіксована плата) за проїзд у метро (3 грн.), тролейбусі та трамваї (2.5 грн.) , яка не залежить від відстані, на яку їде пасажир. Ці види транспорту обслуговуються комунальними підприємствами КП «Харківський метрополітен» та ХКП «ГорЕлектроТранс», відповідно. Так само в автобусах по місту діє єдиний тариф, проте оскільки всі автобусні маршрути управляються різними комерційними фірмами (ТОВ «Авто-ОВІ», ТОВ «Алі-Автотранс», ТОВ «АТП «Автотранс», ТОВ «АТП «Темп», ТОВ «Гортранс», ТОВ «Немо-ЛТД», ПП «С-Аурум», ТОВ «Стиль-Шоссе», ПП «ТМ-Віра», ТОВ «Укравтотранс-Плюс», ТОВ «Фрегат-К», ТОВ «Червоний Сердолік», ТОВ «Експрес», ПОГ ВСК «Юридична Академія»), то тариф у кожного перевізника і навіть по кожному окремому маршруту свій (від 1 грн до 6 грн) [22]. Причому проїзд у маршруті, які їдуть в напрямку центру або аеропорту (які закордоном коштують значно дорожче) є небагато дорожчий за інші.

Проведемо аналіз залежності використання тарифу від площі міста і кількості його населення (дані за 2014 р.). Для цього всі тарифи було розподілено на групи залежно від кількості поїздок або часу дії квитків: на одну поїздку, на 24 години, тиждень, місяць. Оскільки розглянути всі можливі засоби тарифікації в межах однієї статті є важко – було розглянуто лише дані на одну поїздку (мінімальну відстань, мі-

німальну кількість тарифікаційних хвилин поїздки), проїзд на окремих лініях сполучення з аеропортами розглядався окремо. Дані отримані з відкритих джерел у мережі інтернет. Конвертація національних валют у єдину валюту аналізу – євро проведена за допомогою сайту [23].

Для аналізу було відібрано 46 міст, які мають як спільний тариф на всі види транспорту (тобто весь міський транспорт оперується єдиною компанією перевізником), так і ті, де різні види транспорту оперуються різними перевізниками. Всього до розгляду було прийнято 80 різних тарифних планів. Критерієм відбору міст послугувала наявність даних у мережі інтернет, представництво різних континентів і наявність розгалуженої системи міського транспорту. Так, з відбору було усунено міста з країн Африки (Йоханесбург, Алжир, Каїр, Лагос) через відсутність у них чіткої системи міського транспорту (більшість міських перевезень провадиться маршрутними таксі без чіткої системи тарифікації).

Треба зауважити, що у більшості розглянутих міст весь пасажирський транспорт (метро, автобуси тощо) оперується єдиною обслуговуючою компанією, що дозволяє використовувати єдину тарифікаційну систему з єдиними засобами контролю (квитки). Проте слід виділити такі міста як Бангкок, Токіо, Ханой, Харбін, Ріо-де-Жанейро, Буенос-Айрес, Москва. Санкт-Петербург, Мінськ і деякі інші переважно неєвропейські, де як і в Україні кожний вид транспорту управляється окремою компанією, що використовує власну систему тарифікації і власні засоби контролю проїзду (білети, електронні картки, жетони). Також слід відзначити такі особливості оплати послуг транспорту окремих міст і країн:

- наявність у Варшаві одразу двох систем тарифікації – хвилинної та на одну поїздку, які може обрати для себе сам пасажир;
- наявність безкоштовного кільцевого автобусного маршруту для пересування пасажирів в центрі австралійських міст Сідней, Мельбурн і Брісбен;
- наявність безкоштовних паромних переправ (які є засобами муніципального транспорту) у нідерландських містах Амстердамі, Роттердамі, Утрехті;
- критерієм тарифікації у Бангкоці є не відстань, а комфортність пересування містом – наявність кондиціонеру, швидкість транспорту;
- необхідність доплати 1 долару за кожний окремий паперовий квиток у Вашингтоні (США) – при поповненні картки додаткова платня не збирається;
- у деяких містах США проїзд не в «годину пік» на 30% дешевший;
- можливість розрахунку у автобусах Буенос-Айреса лише монетами при купівлі квитка в автобусі;
- необхідність в транспорті Бангкоку і в містах Нідерландів не лише підтвердження входу у транспорт (чек-ін), але й на виході (чек-аут) за допомогою жетону і білету, відповідно;
- в більшості міст світу білет, придбаний заздалегідь у касі, дешевший ніж безпосередньо у водія;
- більшість міст використовують проїзні білети, лише окремі азійські міста (Бангкок, Стамбул) використовують жетони.
- купівля двох (5,10) білетів одразу (мінімальна кількість у кожному місті визначена окремо) у більшості міст світу вартує дешевше.

На рис. 1 наведено позиціонування тарифів перевізників різних міст залежно від площі міста (вісь X), мінімальної вартості тарифу (вісь Y) та чисельності населення міста (розмір бульбашки). А на рис. 2 наведено позиціонування тарифів перевізників різних міст залежно від чисельності населення міста (вісь X), мінімальної вартості тарифу (вісь Y) та площі міста (розмір бульбашки).

Якщо позначена тільки назва міста, то в цьому місті діє спільний тариф на всі види транспорту. Решта особливостей тарифів вказані на легенді діаграми. Єдині, зональні та секційні тарифи наведені на діаграмі разом

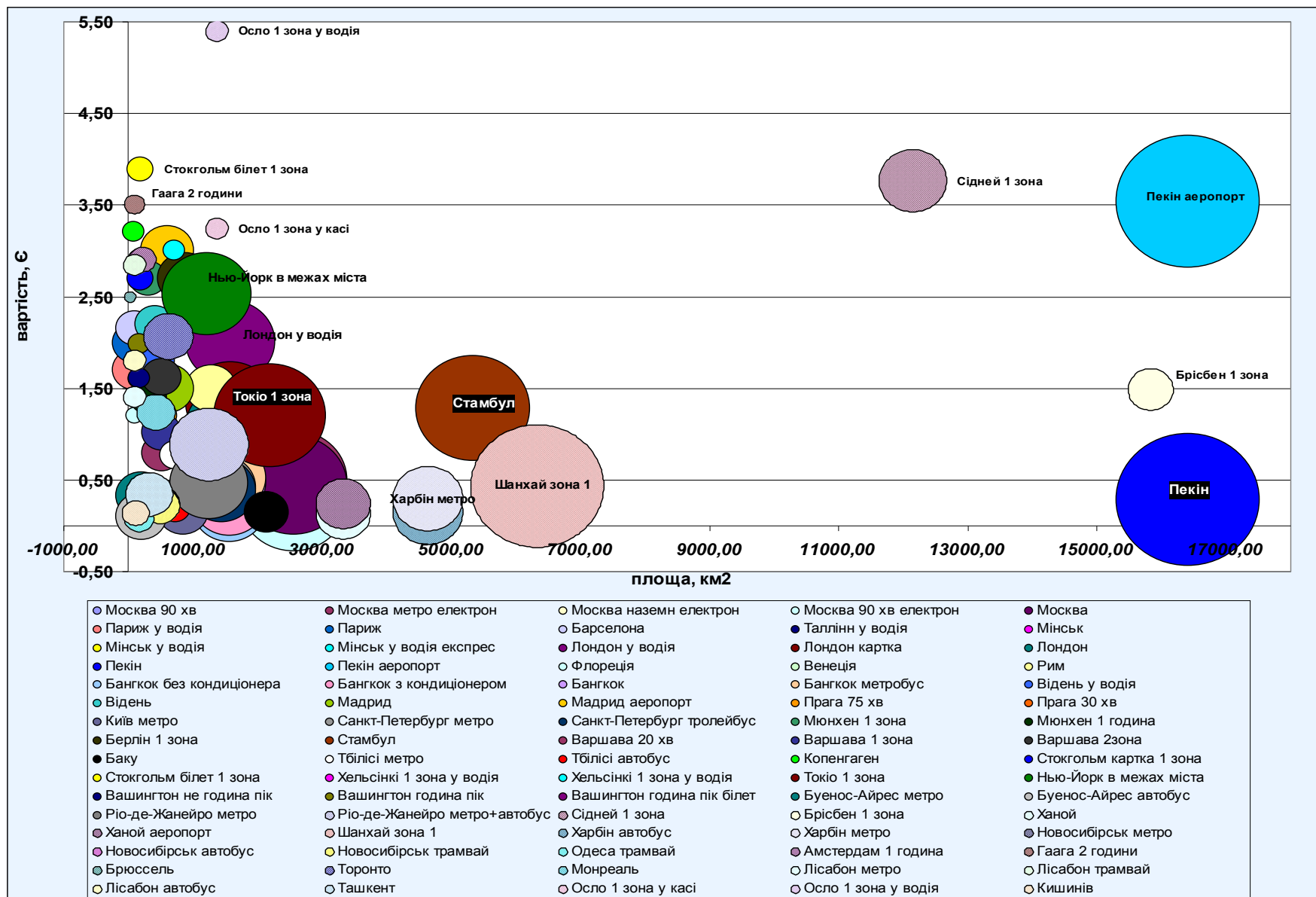


Рисунок 1 - Поле позиціонування тарифів перевізників різних міст за критерієм площа міста / розмір тарифу

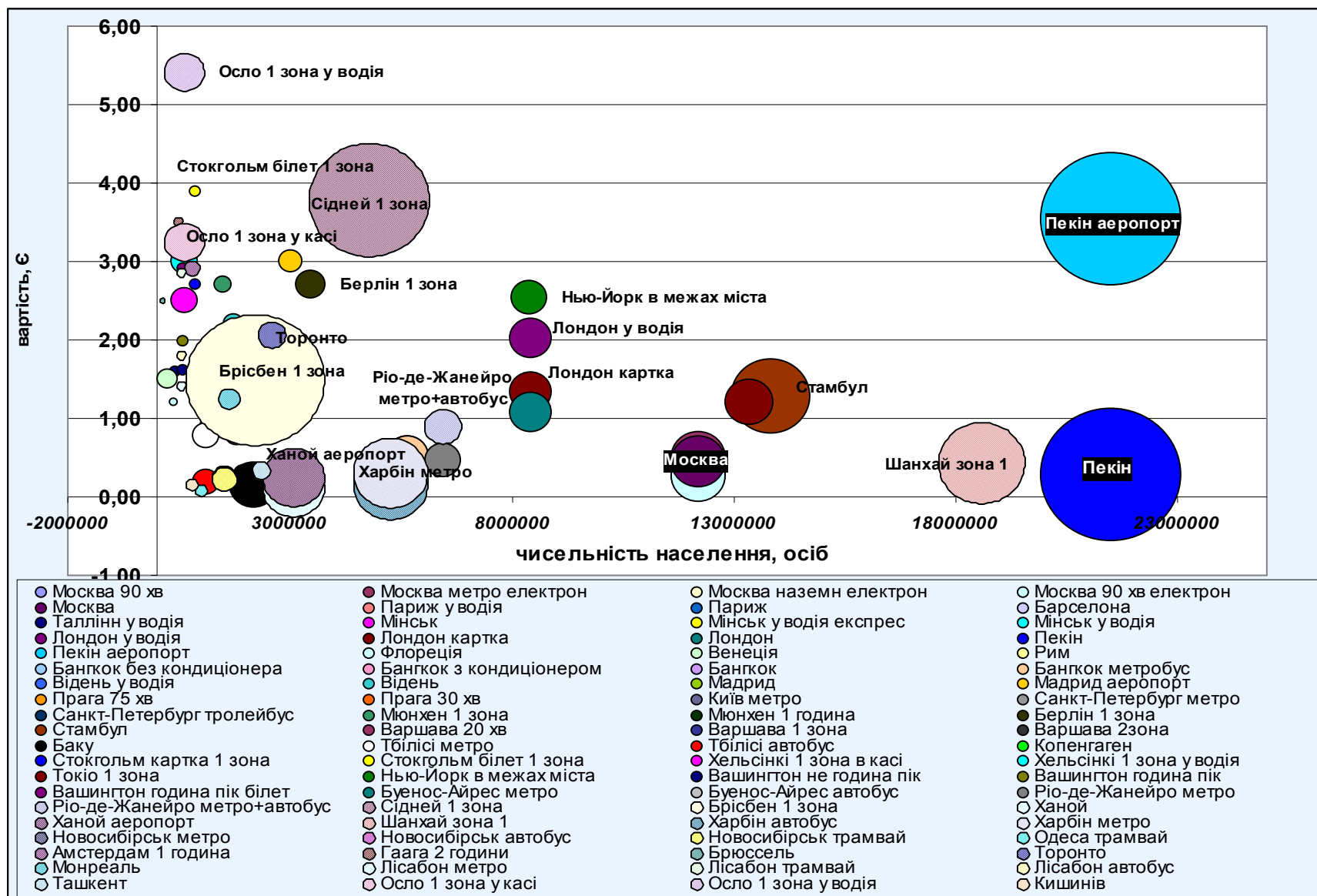


Рисунок 2 - Поле позиціонування тарифів перевізників різних міст за критерієм чисельність населення / розмір тарифу

За результати аналізу всі міста в залежності від особливостей тарифікації проїзду у них можна розділити на 3 групи.

– Група 1 – Москва, Мінськ, Пекін, Шанхай, Харбін, Ханой, Баку, Тбілісі, Новосибірськ тощо. Переважно у цих містах використовується єдиний тариф для кожного виду транспорту окремо. Особливістю тарифу у цих містах є низька вартість проїзду (до 1 євро) незалежно від площі міста і чисельності населення. виходячи із економічного стану раїн, де розташовані ці міста, головною ознакою даної групи є саме купівельна спроможність населення. При цьому слід зауважити на наявність диверсифікації тарифної політики цих міст – так, у Пекіні лінія, що з'єднує місто з аеропортом і якою, переважно, користуються іноземці і люди с високими статками, тарифікується окремо на рівні країн з високим доходом населення. Всі тарифні плани проїзду у Москві, незважаючи на намагання їх диверсифікувати попадають в одну групу.

– Група 2 – Це міста з відносно невеликою чисельністю населення та площею, проте які використовують гнучку систему тарифікації засновану на зональному або секційному тарифі. Вартість проїзду у цих містах складає від 1 до 2 євро, проте білет у цих містах дійсний на всі види міського транспорту протягом певного часу (зони проїзду). Тобто незважаючи на більшу ціну у порівнянні з першою групою пасажир здатний за ту ж саму суму здійснити більше пересадок і використати більше видів транспорту. Переважно у цю групу попали європейські і північноамериканські міста.

– Група 3 – Її складають північноєвропейські міста з високими тарифами на проїзд – Осло, Стокгольм, Амстердам, Копенгаген, Гаага. Незважаючи на невеликі площі цих міст і відносно невелику кількість населення мінімальна вартість проїзду у цих містах є надзвичайно високою. Також до цієї групи можна віднести австралійські міста з великою площею, де наявність високого тарифу компенсується великими відстанями. Проте слід зазначити що такі велетки тарифи характерні при купівлі одного квитка безпосередньо під час поїздки, тобто вони розраховані на приїжджих. Місцеві мешканці сплачують за проїзд значно менше, використовуючи систему електронних постійних квитків, при яких вартість проїзду зменшується майже вдвічі. Також до цієї групи слід віднести міські європейські тарифи до аеропортів (як, наприклад, у Мадриді).

**Висновок.** Переглянувши всі можливі варіанти проїзду в містах, можна зробити наступні висновки:

– в містах, де використовується зональний (а особливо секційний тариф) незважаючи на те, що вартість перевезення є вищою, пасажир реально сплатить менше при використанні декількох видів транспорту ніж при використанні єдиного тарифу;

– більшість міст світу розробляє протекціоністські заходи для місцевих мешканців – проїзні електронні білети тощо, при цьому основний тягар сплати за перевезення покладається на немісцевих мешканців, яким немає необхідності придбати квитки, розраховані на тривалий термін використання;

– в європейських, австралійських та північноамериканських містах разом із паперовими білетами популярністю користуються багаторазові пластикові електронні картки, які можна поповнювати через термінали; вартість однієї поїздки з використанням такої картки є дешевшою ніж з використанням білета;

– в азійських містах (Бангкок, Пекін, Шанхай) на ціну проїзду більше впливає не відстань, а якість (комфортність) переміщення – наявність кондиціонеру, швидкість і т.п.

– маршрути, які розраховані на приїжджих, або переважно немісцевих наприклад, в аеропорт, у більшості міст світу тарифікуються за окремим критерієм.

Таким чином, для м. Харкова, як європейського міста з населенням понад 1 млн. осіб варто провести заходи з уніфікації тарифів на транспорті, об'єднання перевізників у єдину транспортну схему із впровадженням секційного тарифу (оскільки більшість пасажирів міста використовують до проїзду на роботу не один, а декілька видів транспорту), розробки системи електронних постійних квитків із зменшеною вартістю проїзду (яку могли використовувати місцеві мешканці), встановлення електронних засобів контролю та оплати проїзду у наземному транспорті (по аналогії із метрополітеном), що дасть змогу зменшити витрати на кондукторів та підвищить надійність збору виручки від пасажирів.

#### **Перелік посилань:**

1. Абалонин С. М. Конкурентоспособность транспортных услуг / С. М. Абалонин. – М. : Академкнига, 2004. – 172 с.



2. 6. Аксьонов І. М. Методологічні завади у дослідженнях якості обслуговування споживачів на ринку пасажирських перевезень / І. М. Аксьонов, О. В. Бакалінський, О. В. Кравчук // *Залізничний транспорт України*. – 2008. – № 2. – С. 66–70.
3. Афанасьев Л. Л. Повышение эффективности и качества работы автомобильного транспорта. – М. : Транспорт, 1977. – 205 с.
4. Базиліук А. В. Ключові аспекти управління якістю пасажирських перевезень / А. В. Базиліук, І. О. Хоменко // *Вісник Національного транспортного університету*. – 2008. – № 17 (1). – С. 12-17.
5. Большаков А. М. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов / А. М. Большаков, Е. А. Кравченко, С. Л. Черникова. – М. : Транспорт, 1981. – 206 с.
6. Василенко Т. Є. Управління якістю послуг пасажирських підприємств автомобільного транспорту : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Т. Є. Василенко ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. — Х., 2006. — 19 с.
7. Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту : монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. — Х. : УкрДАЗТ, 2008. — 194 с.
8. Жерейж Ж. І. Підвищення ефективності якості авіатransпортних послуг : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.07.04 / Ж. І. Жерейж; Нац. авіац. ун-т. — К., 2002. — 16 с
9. Ігнатенко Д. О. Організаційне управління якістю в проектах щодо надання транспортних послуг : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. техн. наук : 05.13.22 / Д. О. Ігнатенко ; Нац. трансп. ун-т. — К., 2007. — 20 с.
10. Криворучко О. М. Регулювання процесів і результатів формування якості транспортних послуг / О. М. Криворучко, Т. Є. Василенко // *Вісник Тернопільського національного економічного університету*. – 2007. – Вип. 2. – С. 64-71.
11. Кучерук Г. Ю. Аналіз забезпечення рівня якості транспортних послуг залізничним транспортом / Г. Ю. Кучерук // *Зб. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: серія «Економіка і управління»* – К. : ДЕТУТ, 2011. – Вип. 18. – Ч. 1. – С.77-80.
12. Криворучко О. М. Сутність та особливості визначення якості менеджменту організації / О. М. Криворучко, В. Г. Шинкаренко // *Економіка транспортного комплексу : збірник наукових праць*. – Харків : ХНАДУ, 2007. – Вип. 11. – С. 5-11.
13. Стогул, О. І. Управління якістю обслуговування пасажирів на автобусних станціях [Рукопись] : авт. дис. к. е. н.: 08.00.04 / О. І. Стогул ; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х., 2011. - 20 с.
14. Григорова Т. М. Умови обслуговування пасажирів на приміських автобусних станціях та їх вплив на транспортну стомлюваність / Т. М. Григорова, Ю. О. Давідіч, В. К. Доля // *Технологический аудит и резервы производства* . – № 2/3(22) . – 2015– С. 4-7.
15. . Богомоллова Н. І. Ціноутворення в умовах прискорення доставки вантажів і пасажирів на залізничному транспорті [Електронний ресурс] / Н. І. Богомоллова // *Ефективна економіка*. – 2010. - № 1. – Режим доступу : <http://www.economy.nayka.com.ua>
16. Жаворонкова Г.В. Стратегічне управління авіатransпортними підприємствами : монографія / Г. В. Жаворонкова, І. П. Садловська, Т. Н. Шкода, В. О. Жаворонков ; за ред. д.е.н. Г. В. Жаворонкової. — К. : Кондор, 2012. — 676 с.
17. Зюзин В. Л. Эксплуатационно-экономические обоснования на речном транспорте / В. Л. Зюзин, И. Ф. Мостовой, В. М. Федюшин. – Ростов на Дону : изд-во Ростовского университета, 1994. – 192 с.
18. Вучик Вукан Р. Транспорт в городах, удобных для жизни / Вукан Р. Вучик — М.: Территория будущего, 2012 — 413 с.
19. Фадеев Д.С. Системы тарификации оплаты проезда на городском пассажирском транспорте / М.А.Моисеева, Д.С. Фадеев // *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*, № 6-1 / 2015 — [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistemy-tarifikatsii-oplaty-proezda-na-gorodskom-passazhirskom-transporte>
20. Никитина А.Н. Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия / А.Н. Никитина, Е.Ю. Семчугова // *Электронный научный журнал «Инженерный вестник Дона»*. – Номер 4 (часть 1), 2012 г – [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://www.ivdon.ru/magazine/archive/n4p1y2012/1114>
21. Шинкаренко В.Г. Маркетинговий підхід до визначення ціни на послуги пасажирського автомобільного транспорту / В.Г. Шинкаренко, С.А. Легкий // *Економіка транспортного комплексу. Збірник наукових праць*. — Х.: ХНАДУ, 2011. — Вип. 17. — С. 84-91.
22. Харьков транспортный — [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://gortransport.kharkov.ua/bus/routes/>

23. Конвертер валют мира – [Электронный ресурс] . – Режим доступа:  
<http://www.hella.ru/converter/currencyconversion-rus.htm>

**Стаття надійшла:** 19.10.2015 р.  
**Рецензент:** д.е.н., проф. Дмитрієв І.А.

